

Indotto auto, ricavi giù per il 55% della filiera

Componentistica. Secondo l'Osservatorio Anfia il 12% delle aziende pensa di lasciare il settore, una su tre ridurrà i posti di lavoro

F.Gre.

Il 2024 inverte il trend di recupero iniziato dopo il Covid e si conferma come l'anno nero per i produttori italiani dell'automotive. Per il 55% delle aziende, come raccontano i dati raccolti dall'Osservatorio che fa capo all'Anfia (Associazione delle imprese della filiera automotive) e alla Camera di commercio di Torino, l'anno in corso registra un calo del fatturato, inoltre un'azienda su tre prevede anche ripercussioni sull'occupazione. L'elemento di maggiore criticità si conferma il mercato interno, un fattore legato perlopiù al calo dei volumi produttivi di Stellantis in Italia, con un saldo tra attese positive e negative a quota -40%. In un contesto industriale difficile in Europa e, in particolare, in Germania, primo paese di esportazione per i componentisti italiani, anche le attese sugli ordinativi dai mercati esteri sono negative, con un saldo a quota -30%. «Le iniziative più importanti devono arrivare da Bruxelles - sottolinea Marco Stella presidente della sezione Componentisti di Anfia e ad di Duerre Tubi -, le prime misure della nuova Commissione dovrebbero essere rivolte al settore Auto, a cominciare dal tema delle multe che potrebbero abbattersi sulle case produttrici l'anno prossimo e spingere a ridurre la produzione di circa 2,5 milioni di unità, peggiorando ulteriormente la situazione». Il tema della competitività resta centrale per l'Europa, ma lo è anche tra i diversi paesi europei, come dimostrano le diverse applicazioni della normativa sugli aiuti di Stato che penalizza l'Italia, aggiunge Stella. «È tempo di porre in maniera decisa il tema del Local Content, come fanno Usa e Cina, a fronte di nuovi produttori che arrivano ad investire nei paesi europei, per valorizzare le filiere e l'occupazione». È forte in casa Anfia l'irritazione per il taglio di 4,6 miliardi al Fondo Automotive, nel momento in cui servono tutti gli strumenti possibili per sostenere le imprese. Per Corrado La Forgia, vice presidente di Federmeccanica e ad di Vhit-Weifu, «il tema non è allontanare la data del 2035 né rimettere in discussione l'elettrico, è necessario piuttosto riaprire la partita della neutralità tecnologica e preservare, con e-fuel e biofuel, la filiera dei motori».

Le oltre 2mila imprese della componentistica, con all'attivo 170mila addetti e quasi 60 miliardi di ricavi (fonte Anfia), vivono una duplice crisi, quella legata ai volumi produttivi in calo e quella connessa alla transizione all'elettrico, di fatto in stallo, che interessa direttamente un'azienda su tre. Non è un caso che il 12% delle imprese valuti la possibilità di lasciare il settore. A risentirne è la dinamica degli investimenti che registra un saldo negativo del 19%, tutti indicatori che peggiorano

in Piemonte, dove si concentra oltre il 30% delle aziende del settore. In realtà, tutti i distretti italiani sono in difficoltà. Ieri il presidente di Unindustria Cassino, Vittorio Celletti, ha lanciato l'allarme per il taglio di 4,6 miliardi al Fondo Automotive in Manovra: «Tutti i dati relativi alla produzione dell'industria automotive italiana sono molto preoccupanti e nei prossimi mesi la situazione rischia di diventare drammatica. Chiediamo al Governo strumenti per gestire e supportare la transizione» ha sottolineato.

La previsione dell'Anfia è che i volumi produttivi del settore, tra auto e autoveicoli, cali del 30% nel corso dell'anno, con un allineamento, al 50%, nella produzione di auto e veicoli commerciali. In soli tre anni, la quota media di ricavi derivante per le imprese italiane da Stellantis e da Iveco è passata dal 41,4 al 35%, tutto questo nonostante i legami tra l'indotto italiano e il Gruppo Stellantis restino forti: quasi il 70% delle imprese infatti ha Stellantis e Iveco direttamente o indirettamente nel proprio portafoglio clienti, quota che sale di dieci punti se si guarda all'indotto piemontese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Volkswagen, crolla l'utile Spiraglio per le fabbriche

Automotive. La svolta inattesa: pronto il taglio del 10% degli stipendi e dei bonus ma senza toccare gli impianti. Nel trimestre i profitti operativi cadono del 42% a 2,86 miliardi di euro

Alberto Annicchiarico



Il Gruppo Volkswagen si trova a un bivio: nonostante i profitti siano in preoccupante calo e abbia riportato i risultati trimestrali peggiori dalla pandemia, ha riaperto il tavolo delle trattative con i sindacati interni del comitato aziendale e con la potente Ig Metall, che rappresenta i metalmeccanici e chiede aumenti significativi. Ieri è arrivata una svolta inattesa rispetto a come era apparsa la situazione soltanto due giorni prima. Nel piano presentato dal Gruppo, che attraversa la crisi più buia della sua storia, non ci sarebbero più le temute chiusure di tre fabbriche (su dieci) in Germania. Il focus si è spostato verso una dura riduzione di stipendi (-10%) e bonus. Evitando però la via più radicale e senza precedenti in 87 anni di vita del secondo produttore automobilistico mondiale. Una decisione con ogni probabilità influenzata sia da valutazioni interne, sia dalla risposta pronta e compatta del sindacato, sia dalle pressioni da Berlino, in particolare dal ministero dell'Economia.

Quanto ai risultati finanziari di Vw del terzo trimestre, l'utile operativo è sceso del 42%, a 2,86 miliardi di euro, a causa della debole performance del Brand Group Core - che include Volkswagen, Škoda, Seat-Cupra e Volkswagen Veicoli Commerciali - e degli elevati costi per rinnovare la gamma. Questo calo, come detto il più grande dalla pandemia di Covid-19, è risultato comunque vicino alle stime degli analisti. Anche l'utile netto ha subito un forte calo, -63,7%, scendendo a 1,58 miliardi, mentre i ricavi del gruppo sono diminuiti a 78,85 miliardi, leggermente sopra le previsioni.

Il gruppo guidato dal ceo Oliver Blume ha confermato, però, le stime di profitto e margine per il 2024: utile operativo a circa 18 miliardi, margine vicino al 5,6% (ma il

marginale attuale del marchio Vw è appena sopra il 2%, dimezzato rispetto a un anno fa). Va ricordato che Vw ha dovuto rivedere le previsioni annuali due volte nell'ultimo trimestre, unendosi a Bmw e Mercedes-Benz, che affrontano crescenti difficoltà, dalla flessione nella domanda delle auto elettriche al calo delle vendite in Cina. Nonostante queste sfide, VW confida nel portafoglio ordini in Europa.

Tornando alla trattativa, in seguito al secondo round di incontri con i leader sindacali (il terzo è previsto per il 21 novembre), Arne Meiswinkel, capo negoziatore per Vw, ha comunicato che l'azienda intende evitare le chiusure di fabbriche in Germania, optando invece per riduzioni dei costi del lavoro. Questa strategia comprende una riduzione salariale del 10% e un sistema di bonus rivisto. Secondo Meiswinkel, che è nel board di Volkswagen Passenger Cars per le risorse umane (il responsabile è Gunnar Kilian) l'azienda è «aperta a qualsiasi discussione» che possa aiutare a raggiungere gli obiettivi finanziari senza ricorrere alla chiusura dei siti produttivi. Tuttavia «abbiamo urgentemente bisogno di ridurre il costo del lavoro per mantenere la nostra competitività».

Poco prima, durante la presentazione dei risultati finanziari, il direttore finanziario Arno Antlitz aveva sottolineato che i costi elevati in Germania costituiscono il «più grande svantaggio competitivo» per Vw. «Sappiamo ancora costruire grandi macchine - aveva dichiarato il cfo - ma i costi sono ben lontani dall'essere competitivi e occorre intervenire urgentemente, soprattutto in Germania». La situazione del colosso di Wolfsburg rispecchia quella di altri produttori occidentali, con le difficoltà del mercato cinese che accentuano le sfide finanziarie. Nei primi nove mesi del 2024, la quota di mercato di Vw in Cina è scesa al 14,2%, dal 19,3% nel 2020, in gran parte per la concorrenza dei produttori locali di veicoli elettrici (il numero uno, BYD, proprio ieri ha comunicato ricavi record e il sorpasso su Tesla, si veda altro articolo in pagina, *ndr*) e la diminuzione delle vendite di veicoli a combustione interna. Complessivamente, il Gruppo Vw ha venduto 2 milioni di veicoli in Cina nei primi nove mesi, registrando un calo del 10% su base annua.

Il titolo ieri ha chiuso gli scambi con un guadagno dell'1,14%. Ma perde il 21% da inizio d'anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Crollo degli utili per Volkswagen la Cina contesta i dazi sulle e-car

IL CASO

ROMA Dalla Germania al Giappone la crisi innescata dalle regole Ue sul green deal scuote i big del settore automotive. I conti di Volkswagen, che tre giorni fa ha annunciato la chiusura di tre fabbriche oltre al taglio delle buste paga, certificano l'impasse della casa di produzione tedesca, che ha chiuso il terzo trimestre dell'anno con un utile in calo rispetto allo stesso periodo del 2023 del 63,7%, a 1,58 miliardi di euro.

IN SALITA

Ma anche Toyota non brinda: la produzione globale è scesa del 7 per cento nel primo semestre 2024, registrando la prima flessione in 4 anni. Tutto questo mentre in Cina - decisa a resistere alla scure dei nuovi dazi Ue per le e-car - si registra invece l'exploit del produttore di veicoli elettrici Byd, che con i ricavi saliti a oltre 28 miliardi di dollari nel terzo trimestre supera per la prima volta i rivali di Tesla. Ma andando per ordine, Volkswagen ha annunciato ricavi per 78,5 miliardi o (-0,5%), mentre l'utile operativo è sceso del 41,7%, a 2,85 miliardi, ben al di sotto dei 3,89 miliardi attesi dagli analisti, impattato da 2,2 miliardi di euro di costi di ristrutturazione. Il margine operativo si è ridotto al 3,6%, il livello più basso in oltre 4 anni. Numeri, ha commentato il cfo Arno Antlitz, che evidenziano «l'urgente necessità di significative riduzioni dei costi e recuperi di efficienza».

Quanto a Toyota, le ripercussioni dello scandalo sui test di sicurezza e il rallentamento della domanda dalla Cina impattano sulla produzione a livello globale, scesa tra aprile e settembre a quota 4,71 milioni di veicoli per i marchi Toyota e Lexus, rispetto al precedente record di 5,06 milioni. A livello nazionale la flessione è stata del 9,4% rispetto allo stesso periodo del 2023, a 1,53 milioni di veicoli, mentre fuori dal Giappone è scesa del 5,8%, a 3,17 milioni di veicoli, appesantita dal -17,1% in Cina, dove si inasprisce la concorrenza sui prezzi dei rivali locali, in primis di Byd. Proprio il produttore cinese ha chiuso il terzo trimestre dell'anno con utili per 1,63 miliardi di dollari (+11,5% sul 2023, ma su questo fronte vince ancora Tesla con 2,2 miliardi), e ricavi pari a 28,2 miliardi di dollari (+24%), segnando il sorpasso sul concorrente texano.

LA REAZIONE

Intanto Pechino è decisa a fare muro contro i nuovi dazi Ue sulle e-car cinesi, annunciando «un reclamo al Wto», ha spiegato un portavoce del ministero del Commercio, secondo il quale la Cina «non accetta» la decisione di Bruxelles e «adotterà tutte le misure necessarie per proteggere con fermezza i legittimi diritti e interessi delle sue aziende».

Una sponda a Pechino arriva dalla Germania, dove il cancelliere Olaf Scholz ha ribadito, tramite il portavoce del governo, «di non ritenere giusti questi dazi» e auspicato che «la Commissione Ue trovi una soluzione negoziata». Per Berlino, infatti, «un conflitto commerciale non è auspicabile».

Più di un osservatore teme che l'effetto domino in Europa dopo le mosse di Volkswagen possa estendersi. A breve, sostengono i sindacati tedeschi, potrebbe accodarsi anche Mercedes. La crisi è legata al flop dell'auto elettrica e ai maxi investimenti delle case automobilistiche tedesche che non sono stati ripagati da una risposta soddisfacente del mercato.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Economia

↓ -1,21%

FTSE MIB
34.502,70

↓ -1,16%

FTSE ALL SHARE
36.619,89

↑ +0,39%

EURO/DOLLARO
1,0861 \$

I mercati



Il Punto

Vertici Open Fiber confermati da Cdp e Macquarie

di Sara Bennewitz

Cdp conferma la nomina dei vertici della controllata Open Fiber (60%), il cui mandato ora scaduto a giugno con l'assemblea per approvare i conti 2023. Ieri un cda della Cassa guidata da Dario Scannapieco ha ribadito la sua fiducia al presidente Paolo Ciocca e all'ad Giuseppe Gola. Ora la parola passa alla società della rete in fibra, che la prossima settimana dovrebbe convocare un'assemblea per ratificare la nomina. Intanto il fondo Macquarie, padrone del restante 40%, avrebbe confermato la sua fiducia nel direttore finanziario Andrea Crenna e nella prima linea dei manager di Gola, vale a dire al chief technology and operations officer Stefano Mazzitelli e a Nicola Grassi, chief technology officer. Con questa ratifica i soci confermano anche il loro impegno nella società alle prese con un maxi finanziamento per 1,05 miliardi che sarà accompagnato da un aumento di capitale da 950 milioni a carico di Cdp (570 milioni) e Macquarie (380 milioni). Per chiudere l'operazione mancherebbero circa 80 milioni, a causa dei tempi della burocrazia di alcune banche cinesi del consorzio, che pro tempore potrebbero essere anticipati da Cdp.

La protesta delle aziende auto "Assurdo tagliare il fondo"

L'allarme Anfia: "Nella componentistica ricadute sull'occupazione. Palazzo Chigi ci convochi" Conti in profondo rosso per Volkswagen: l'utile crolla e conferma il taglio del 10% dei salari

di Diego Longhin

ROMA - «È stato come aspettare Godot che non arriva mai. Ecco. Abbiamo fatto il lavoro di un anno e non siamo mai arrivati al dunque». A parlare è Marco Stella, presidente del gruppo componenti dell'Anfia, l'associazione che rappresenta le imprese della filiera auto. Anche Stella orienta la bussola verso Palazzo Chigi perché, a questo punto, è necessario che della crisi auto se ne occupi direttamente la presidente del Consiglio, Giorgia Meloni. Un passaggio ancora più urgente dopo il taglio di 4,6 miliardi del fondo automotive: «Fondo per noi molto importante che è sparito. Per noi è un nonsense politico», aggiunge Stella. E il direttore dell'Anfia, Gianmarco Giorda, dice che «nei prossimi mesi, se non si sostengono le aziende in difficoltà, rischia di esplodere una bomba sociale. Avevamo proposto di usare parte dei soldi per allungare la cassa integrazione».

Il 2024 è un anno nero per le imprese dell'indotto dopo un 2023 stabile. E per il 2025 non si aspettano nulla di meglio. Il 34% delle imprese pensa di cambiare strategia industriale e il 12% valuta addirittura di uscire dal comparto. «Un dato preoccupante - spiega l'Anfia - perché vuol dire perdere competenze e capacità». C'è anche un 21% che ha in mente di produrre per clienti non



▲ La fabbrica il polo Volkswagen di Zwickau, nella Germania orientale

una strada alternativa alla chiusura degli stabilimenti in Germania. Arne Meiswinkel, il negoziatore della casa automobilistica, ha proposto un taglio del 10% degli stipendi e una revisione del sistema dei bonus. «Siamo aperti a qualsiasi discussione per raggiungere i nostri obiettivi finanziari, solo così potremmo immaginare prospettive per gli impianti tedeschi e i posti di lavoro», ha detto. «Si tratta di un primo piccolo segnale di progresso», ha risposto Daniela Cavallo, punto di riferimento

del sindacato in Volkswagen. La chiusura degli impianti, però, è tutt'altro che esclusa e i lavoratori restano «in allarme».

I conti del produttore tedesco certificano l'impasse. Ha chiuso il terzo trimestre dell'anno con un utile in calo rispetto al 2023 del 63,7%, a 1,58 miliardi. Anche la giapponese Toyota non brinda: la sua produzione globale è scesa del 7% nel primo semestre 2024, registrando la prima flessione in 4 anni. In Cina, invece si realizza l'exploit di Byd che con i ricavi saliti a oltre 28 miliardi di dollari nel terzo trimestre supera per la prima volta i rivali di Tesla.

Pechino mostra irritazione per i dazi definitivi sulle e-car che la Ue ha fatto scattare da mezzanotte. Un extra alla dogana fino al 35,3%. La Cina non «accetta la decisione» e annuncia «un reclamo al Wto», dice un portavoce del ministero del Commercio. E aggiunge: «Adotterà tutte le misure necessarie per proteggere i legittimi diritti e interessi delle sue aziende». Proprio la Germania, che ha detto no ai dazi, è più sensibile alla questione. Il cancelliere Olaf Scholz ha ribadito «di non ritenere giusti questi dazi» e auspica che «la Ue trovi una soluzione negoziata». E Bruxelles ha mandato a Pechino due inviati speciali con il compito di trattare ad oltranza per trovare un punto di caduta che accontenti entrambe le parti.

I valori

58,8 mld

Il fatturato Le 2.135 imprese della componentistica generano un fatturato superiore a 58 miliardi e occupano 170 mila addetti

Il 12% delle industrie dell'indotto nazionale pensa di lasciare il settore

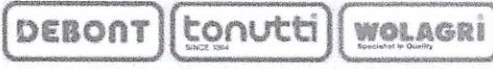
europei secondo l'Osservatorio realizzato in collaborazione con la Camera di Commercio di Torino. Per il fatturato il saldo tra ottimisti e pessimisti crolla del 32%, mentre per gli ordinativi si registra un -40% per quelli interni e del 30% per quelli esteri. Un'azienda su tre prevede un calo dell'occupazione e anche gli investimenti sono in flessione del 19%. E gli effetti della crisi tedesca? Iniziano a farsi sentire. L'export dell'indotto è sceso dello 0,8% nei primi sette mesi del 2024, ma la flessione verso la Germania, primo partner commerciale con più di 3 miliardi, è stata più pesante: meno 6%. Bruciati quasi 200 milioni. E la crisi di Volkswagen, che ha ridotto la produzione del 18,8%, e le difficoltà delle altre case tedesche rischiano di peggiorare ancora la situazione.

Il gruppo di Wolsburg ieri ha incontrato i sindacati presentando

Cerchiamo agenti plurimandatari

per il mercato italiano ed estero, nel settore della semina e fienagione.

Per informazioni scrivere a info@tonutti.it



TRIBUNALE DI PALERMO - FALL. n. 159/2013
VENDITA SINCRONA MISTA PRO SOLUTO DI CREDITI NON PERFORMING

LOTTO UNICO: crediti non performing relativi a fatture emesse e scadute per un valore nominale di circa € 32.774.520,21 (attribuibili a circa 41.200 posizioni). Prezzo base d'asta € 32.774.520,21. Prima della presentazione dell'offerta, il Curatore si rende disponibile a consentire, a coloro che ne faranno richiesta, la consultazione della documentazione, in formato elettronico, sui crediti non performing oggetto di cessione pro soluto raccolta in un "Data base". Tale predetta richiesta dovrà pervenire in forma scritta, a mezzo pec all'indirizzo 11592013palermo@pec.tribunale.it, contestualmente manifestando l'impegno a mantenere la riservatezza sulla documentazione visionata e con allegazione di documento di riconoscimento per i privati e visura camerale per le persone giuridiche, come meglio specificato nell'avviso di vendita pubblicato sul portale delle vendite pubbliche e sul sito www.daucaution.it. **Termini per la presentazione delle offerte:** 5 febbraio 2025 ore 18.00. **Vendita giorno 6 febbraio 2025 ore 16.00** presso la sala aste telematiche (S.A.T.) della società Gruppo Edicom SPA, sita in Palermo, Via G. p. G. le Armi, stanza 2. Q. stanza 1, nonché in via telematica tramite la piattaforma www.daucaution.it. Info presso il Curatore Avv. Massimo Pensabene (091 6110695 - studiolegisperasabene@gmail.com)

PROVINCIA DI PADOVA
Lavori di realizzazione di un by-pass del torrente Muson del Sassi tra Ponte Canale e Ponte Pannello nel territorio del Comune di San Giorgio delle Pertiche (PD) - 1° Stralzo funzionale - Nuova inasveazione e banca di rimpingio arginate a monte di ponte Canale - Espropriazione per pubblica utilità.

AVVISO
Avviso del procedimento espropriativo ai sensi e per gli effetti degli artt. 7 e 8 della L. 241/1990 e artt. 11 e 16 comma 4 e 8 del D.P.R. 327/2001. La Provincia di Padova comunica: Promotore dell'espropriazione: Regione del Veneto. Autorità espropriante delegata ex art. 70 L.R. 27/2003: Provincia di Padova.

Oggetto del procedimento: Espropriazione immobili censiti al C.T. Comune di San Giorgio delle Pertiche Fg 20 Part. 143 inabitato Piazzaetta Carlo e al C.T. Comune di Borgoigo Fg 3 Part. 123 inabitato Parazzo Annisio di Giuseppe.

Responsabile del procedimento approvazione progetto è: Ing. Sarah Costantini U. D. Genio Civile di Padova.

Ufficio presa visione atti: U.O. Genio Civile di Padova Corso Milano n. 20, tel. 049/8778662 - 8671

Osservazioni scritte potranno essere inviate a U.O. Genio Civile di Padova Corso Milano n. 20 35139 Padova o PEC geniociviledp@pec.regione.veneto.it, entro il termine perentorio di trenta giorni dalla pubblicazione del presente avviso.

Il Dirigente Area Tecnica Ing. Marco Peltene

Lottomatica

Raccolta +19% "Record online"

Lottomatica ha chiuso i primi nove mesi dell'anno con ricavi per 1,42 miliardi di euro, in crescita del 19% sullo stesso periodo del 2023, e con un utile del periodo di pertinenza del gruppo sceso da 61 a 52,5 milioni di euro. L'Ebbitda rettificato, si legge in una nota, è cresciuto del 13% a 483,1 milioni mentre l'indebitamento finanziario netto è salito da 1,25 a 1,9 miliardi di euro. Nel terzo trimestre la crescita dei ricavi è stata del 30% a 485,6 milioni. Tornando ai nove mesi la raccolta di Lottomatica è salita del 28% a 2,78 miliardi di euro, con quella online balzata del 48%. «Siamo molto soddisfatti dei progressi compiuti quest'anno. Il nostro business ha registrato una crescita a doppia cifra e la nostra quota di mercato online ha raggiunto un massimo storico in tutti i nostri segmenti», ha dichiarato l'ad Guglielmo Angelozzi.